

Sur les traces de Shackleton: un Hyundai Santa Fe conquiert l'Antarctique, avec l'arrière petit-fils de Sir Ernest Shackleton au volant

- Une expédition d'une durée de 30 jours réussit la première traversée en voiture particulière du continent le plus froid et le plus sec de la Terre
- Un Hyundai Santa Fe 2.2-litres diesel de série, après quelques modifications, vient de traverser le continent en partant d'Union Camp pour terminer à McMurdo. Au volant: Patrick Bergel, l'arrière petit-fils d'Ernest Shackleton
- L'expédition a fait l'objet d'un court-métrage tourné par Hyundai Motor.
Pour le visionner: <http://www.hyundaipressoffice.co.uk/video/details/143/> ou Youtube: www.youtube.com/watch?v=sj4iCzJgZKY

Hyundai Motor s'est inscrit dans les livres d'histoire après qu'un Santa Fe 2.2 l diesel est devenu la première voiture particulière à traverser le continent antarctique en reliant Union Camp à McMurdo et retour. Ce Santa Fe était conduit par Patrick Bergel, l'arrière petit-fils du légendaire explorateur des pôles, Ernest Shackleton.

Cette traversée, effectuée au mois de décembre 2016, a été organisée pour commémorer le centenaire de l'héroïque expédition antarctique réalisée par Shackleton en 1914-16. Elle a fait l'objet d'un court-métrage tourné par Hyundai, qui était projeté pour la première fois dans le cadre d'une soirée à l'Hospital Club à Londres le 19 avril 2017.

Scott Noh, en charge de l'Overseas Marketing Group, Hyundai Motor Company, explique: *«Nous étions conscients de l'histoire vécue par Sir Ernest Shackleton et en tant que société nous nous sommes sentis à l'unisson avec son courage et son esprit pionnier. Notre film veut célébrer cet esprit à travers son arrière petit-fils Patrick qui a réalisé son rêve de traverser l'Antarctique – exactement cent ans plus tard. Nous espérons que ce film mette Hyundai en évidence comme marque qui se veut être plus qu'un simple acteur du monde des transports».*

Durant cette expédition qui allait durer 30 jours, le Santa Fe de série, légèrement modifié afin de pouvoir s'accommoder des immenses pneus basse pression, a affronté près de 5'800 km de terrain glacé par des conditions particulièrement sévères: non seulement lui fallait-il parcourir des distances extrêmes par des températures pouvant atteindre -28°C, mais il devait également découvrir des nouvelles voies à travers des glaces flottantes jamais parcourues par un véhicule à roues.

Patrick Bergel commente: *«Le parcours était incroyable et c'était un plaisir de conduire le véhicule. Parfois on n'avait plus l'impression de conduire, mais de faire de la voile sur la neige. Il s'agissait d'une expédition avec un challenge jamais réussi à ce jour, où il était question d'endurance et non de vitesse – notre vitesse moyenne n'était que de 27 km/h – et pour réussir, il s'agissait de voir comment nous et la voiture se comportaient. Je me garde de faire une comparaison directe entre ce que nous avons accompli récemment et ce que mon arrière grand-père avait jadis réussi. C'était pourtant quelque chose de grand d'avoir été les premiers à faire cela à bord d'un véhicule à roues.»*

L'un des experts les plus au fait de la conduite en Antarctique, Gisli Jónsson d'Arctic Trucks, était en charge de la préparation du véhicule avant que ne débute cette expédition et c'est lui qui l'a dirigée.

Jónsson explique: *«Il s'agissait d'un Santa Fe tout proche de la série. Le moteur, le système de gestion, la transmission, le différentiel AV et l'arbre de transmission étaient de série. Ce que nous avons fait, c'était évidemment de monter d'immenses pneus basse-pression, particulièrement importants, car il s'agissait de rouler sur la neige et non de la traverser comme un chasse-neige. On roulait avec des pneumatiques gonflés à un dixième de la pression normale – une pression tellement basse qu'il était possible de rouler sur une main sans que cela la blesse! Le véhicule laissait derrière lui une trace tellement faible qu'à notre retour elle avait disparue.»*

Pour monter les pneus, la coque du véhicule devait être surélevée au moyen de nouveaux châssis auxiliaires et suspensions. Des engrenages ont été montés à l'intérieur des moyeux de roue pour s'accommoder des nouveaux efforts et obtenir des rotations plus lentes à une même vitesse. L'autre modification majeure concernait la capacité du réservoir à essence et la modification du moteur afin qu'il puisse utiliser le carburant Jet A-1 – le seul carburant disponible sur le continent. Pour se prémunir du froid, il fallait également prévoir un système de préchauffage.

«Les personnes ayant une grande expérience de l'Antarctique savent ce que cela signifie pour la mécanique: à la base, tout tombe en pièces,» explique Jónsson. *«Même les plus grandes machines rendent l'âme et se désintègrent.»*

C'était la première fois que l'on tentait une telle traversée intégrale avec un véhicule à roues – et on l'a réussi, aller et retour. Les observateurs étaient nombreux à penser que nous ne réussirions jamais à relever ce défi et à notre retour – ils ne pouvaient croire que nous l'avions effectivement fait!»

Il est possible de visionner le film sur hyundaipressoffice.co.uk ou sur [YouTube](https://www.youtube.com/).

* * *

Personne de contact:

Nicholas Blattner, Public Relations Manager

HYUNDAI SUISSE

Korean Motor Company, Kontich (B) - Branch Dietlikon

Brandbachstrasse 6, CH-8305 Dietlikon

Tél. +41 44 816 43 45, Mob. +41 79 412 13 11

Fax. +41 44 816 43 09, nicholas.blattner@hyundai.ch

www.hyundai.ch

Les communiqués de presse, les photos et les vidéos peuvent être consultés ou téléchargés sur le site <https://www.news.hyundai.ch/>.